Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9205**

17. Wahlperiode 28. 03. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Garrelt Duin, Sebastian Edathy, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnes, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Beitrag des Seeverkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz

In der Diskussion über den Beitrag des Verkehrssektors zum Umwelt- und Klimaschutz rückt auf internationaler Ebene zunehmend der Seeverkehr in den Blickpunkt. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Position die Bundesregierung in der aktuellen Debatte auf europäischer Ebene und im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) einnimmt und welche Maßnahmen sie auf nationaler Ebene plant, um zur Begrenzung von Luftschadstoffemissionen beizutragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie will die Bundesregierung das auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) formulierte Ziel umsetzen, eine möglichst flächendeckende Förderung solcher Schiffe zu erreichen, die bereits heute auf moderne Umwelttechnologie umgerüstet werden können?
2. Welche Förderprogramme kommen dafür aus Sicht der Bundesregierung konkret infrage, und welche Schritte hat sie bisher unternommen, um die Umrüstung von Schiffen stärker zu fördern?
3. Wie begründet die Bundesregierung ihren Verzicht auf spezielle Förderprogramme zur Ausrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 65, Bundestagsdrucksache 17/8637) angesichts der internationalen Vereinbarungen über strengere Kraftstoffnormen, die eine Nachrüstung der bestehenden Schiffsflotte bis zum vereinbarten Stichtag erforderlich machen?
4. Welche Förderprogramme kommen nach Einschätzung der Bundesregierung konkret infrage, um die Nachrüstung der Schiffsflotte mit Abgasentschwefelungsanlagen als Pilotprojekte im Rahmen bestehender Förderansätze des Bundes zu unterstützen, wie dies im Rahmen des strukturierten Dialogs mit der maritimen Wirtschaft verabredet worden ist (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 147, Bundestagsdrucksache 17/7312)?

a) Welches Fördervolumen steht in diesen existierenden Programmen für die Nachrüstung mit Abgasentschwefelungsanlagen zur Verfügung?

b) Plant die Bundesregierung, die Fördervolumina dieser Programme aufzustocken, und wenn ja, in welchem Umfang soll dies geschehen (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?

5. Wie viele Anträge auf Förderung entsprechender Pilotprojekte im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms liegen bereits vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 65), und ist über diese Förderanträge inzwischen entschieden?

   a) Wenn ja, wie viele Anträge wurden bislang bewilligt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent aller Förderanträge), und wie hoch ist das jeweilige Fördervolumen?

   b) Wenn nein, wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung über die Bewilligung der Förderanträge entschieden werden?

6. Zu welchem Zeitpunkt wird nach Einschätzung der Bundesregierung darüber entschieden, ob die Förderung im Rahmen des bestehenden ERP-Umwelt- und Energieeffizienzprogramms der KfW Bankengruppe (ERP = European Recovery Program) ausgeweitet wird, um die Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen zu fördern, und welche zusätzlichen Förderkriterien werden dabei geprüft?

   Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Erhöhung der Fördervolumina des Programms, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?

7. Hat die auf der 7. NMK angekündigte Expertengruppe zur Begleitung von Pilotprojekten für den flächendeckenden Einsatz von Abgasentschwefelungsanlagen ihre Arbeit bereits aufgenommen?

   a) Wenn ja, welche Mitglieder umfasst das Gremium?

   b) Wenn nein, wann wird diese Expertengruppe eingerichtet werden, und wer soll dem Gremium angehören?

   c) Welche Pilotprojekte soll die Expertengruppe nach dem Willen der Bundesregierung im Einzelnen begleiten?

8. Welche Schritte hat die Bundesregierung bislang unternommen, um die auf der 7. NMK angekündigte Entwicklung von Pilotprojekten zum Einsatz alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe in der Seeschifffahrt voranzutreiben?

9. Welche Lösungen sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, um eine Einbeziehung kleinerer Schiffe oder spezialisierter Schiffstypen in den „Energy Efficiency Design Index“ zu ermöglichen, und welche Maßnahmen diskutiert sie dazu derzeit im Dialog mit der maritimen Wirtschaft?

10. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften“, ein spezielles Förderprogramm Forschung und Entwicklung „Greenshipping“ auf der Grundlage der „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltbeihilfen“ (2008/C 82/01) einzuführen, und wird sie die Möglichkeit einer solchen Bundesförderung prüfen?

    a) Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt und zu welchen Konditionen ist ein solches Förderprogramm aus Sicht der Bundesregierung denkbar?

    b) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre ablehnende Haltung?

11. Welches sind aus Sicht der Bundesregierung die schifffahrtsrelevanten Bereiche, in denen vordringlicher Forschungsbedarf besteht, und welche Forschungsvorhaben unterstützt sie derzeit im Hinblick auf die Entwicklung und Nutzung schadstoffmindernder Umwelttechnologie und alternativer Kraftstoffe in der Seeschifffahrt?

    Welches Finanzvolumen umfasst die Forschungsförderung des Bundes in diesem Bereich, und auf welche Ressorts verteilen sich die Gesamtmittel (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?

12. Welche der von der Europäischen Kommission in ihrem Arbeitspapier „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox“ vorgeschlagenen Begleitmaßnahmen zur Einhaltung der strengeren Grenzwerte in den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA) kommen aus Sicht der Bundesregierung auf nationaler Ebene infrage, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, Umrüstmaßnahmen durch haushaltsneutrale Anreizsysteme zu unterstützen (Bundestagsdrucksache 17/5770), und prüft sie die Einführung entsprechender Instrumente?

    a) Wenn ja, welche Instrumente kommen aus Sicht der Bundesregierung grundsätzlich infrage, um die Umrüstung von Schiffen auf moderne Umwelttechnologie zu unterstützen, und wann ist mit einem Ergebnis der Prüfung zu rechnen?

    b) Wenn nein, warum hat die Bundesregierung auf eine Prüfung solcher Instrumente bisher verzichtet?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung weiterhin den Vorschlag, flexiblere Grenzwerte für ältere Schiffe einzuführen (Bundestagsdrucksache 17/5770), und hat sie dieses Instrument geprüft?

    a) Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen?

    b) Wenn nein, warum hat die Bundesregierung auf eine Prüfung dieser Maßnahme bisher verzichtet?

15. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission, die Richtlinie 1999/32/EG über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe vollständig an die IMO-Kraftstoffnormwerte (IMO = Internationale Schifffahrtsorganisation) sowie die Regeln für die emissionsmindernden Verfahren anzugleichen, und wie begründet sie ihre Haltung?

16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Europäischen Kommission, dass die vorgenommene Folgenabschätzung die Kosteneffizienz der vollständigen Angleichung der EU-Richtlinie an die strikteren IMO-Regeln für Kraftstoffnormen und emissionsmindernde Verfahren bestätigt?

17. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bei einer Umsetzung des Richtlinien-Vorschlages auf nationaler Ebene für die Wirtschaft und den Bundeshaushalt, und auf welche Grundlage stützt sie ihre Bewertung?

18. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung in dem Ressortbericht zum Richtlinien-Vorschlag der Europäischen Kommission vom 29. September 2011, wonach negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit aufgrund des Vorschlages nicht abzusehen seien, da die diesbezügliche MARPOL-Entschließung (MARPOL = International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) in Deutschland bereits seit dem Jahr 2010 in Kraft ist?

19. Inwieweit gilt diese Einschätzung auch für die Bestimmungen, die über die Anforderungen der Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen hinausgehen, insbesondere die Anwendung der IMO-Regeln für Normwerte für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr außerhalb der SECA eingesetzt werden?

20. Welche rechtlichen Anpassungen wären aus Sicht der Bundesregierung zur Umsetzung der Richtlinie auf nationaler Ebene erforderlich?

21. Welchen konkreten Inhalt haben die Vorschläge, die die Bundesregierung bisher im Rahmen der IMO eingebracht hat, um ihr Konzept einer Einbeziehung des Schiffsverkehrs in das Emissionshandelssystem weiter zu konkretisieren (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage, Bundestagsdrucksache 17/4204), und weshalb hat diese Position ihrer Einschätzung nach bislang keine Mehrheit gefunden?

22. Welche verschiedenen Studien zur Einführung eines Emissionshandelssystems für den internationalen Schiffsverkehr hat die Bundesregierung bisher in Auftrag gegeben, und welche Schlüsse zieht sie aus den vorliegenden Ergebnissen?

23. Wie bewertet die Bundesregierung die politische Realisierbarkeit eines solchen Vorschlages vor dem Hintergrund der Positionierung einzelner Staaten bzw. Staatengruppen innerhalb der Europäischen Union?

24. Wie bewertet die Bundesregierung die alternativen marktwirtschaftlichen Steuerungsinstrumente zur Begrenzung von Schadstoffemissionen des Schiffsverkehrs, die die Europäische Kommission im Rahmen der laufenden Konsultation zur Reduzierung von Treibhausgasen im Seeverkehr von der Europäischen Kommission vorgeschlagen hat?

    a) Wie beurteilt die Bundesregierung das Modell eines „Kompensationsfonds“, und wie könnte ein solcher Fonds ihrer Einschätzung nach ausgestaltet werden?

    b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung von Emissionsreduktionszielen pro Schiff?

    c) Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung neuer Steuern, etwa auf Treibstoffe oder auf der Basis von Schadstoffemissionen?

    d) Wie bewertet die Bundesregierung die Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle, und welches Konzept favorisiert sie?

25. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, in der Verantwortung des Bundes besonders umweltfreundliche Betriebstechnologien bei Behördenfahrzeugen im Ressortbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einzuführen und damit zugleich eine Vorbildfunktion zu übernehmen, und was wird sie tun, um dieses Ziel möglichst zeitnah umzusetzen?

Berlin, den 28. März 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333